

Mugikortasun Bizkaian

Seminario sobre la movilidad en Bizkaia



Consideraciones Preliminares

Jornadas en Lekeitio

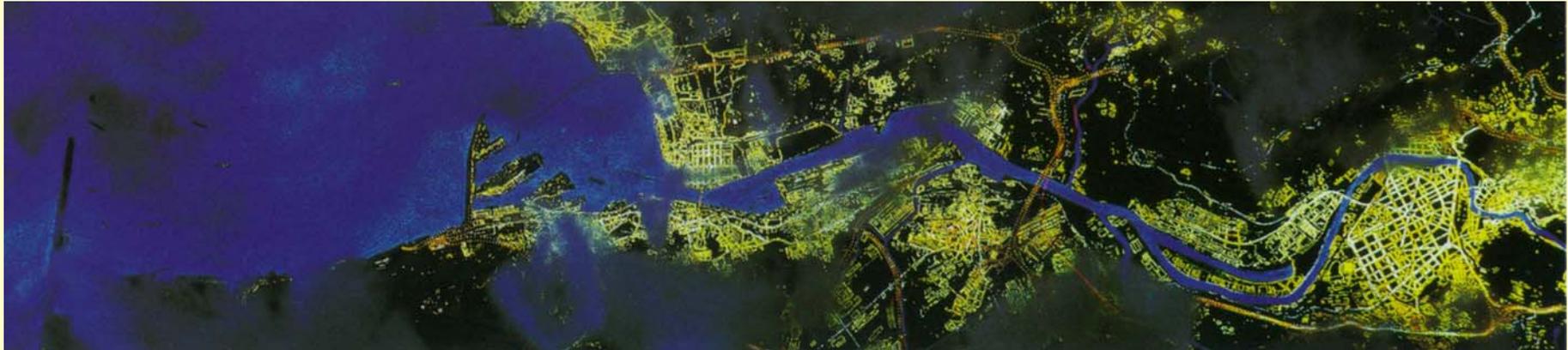
Mikel Murga – Moderador



Indice

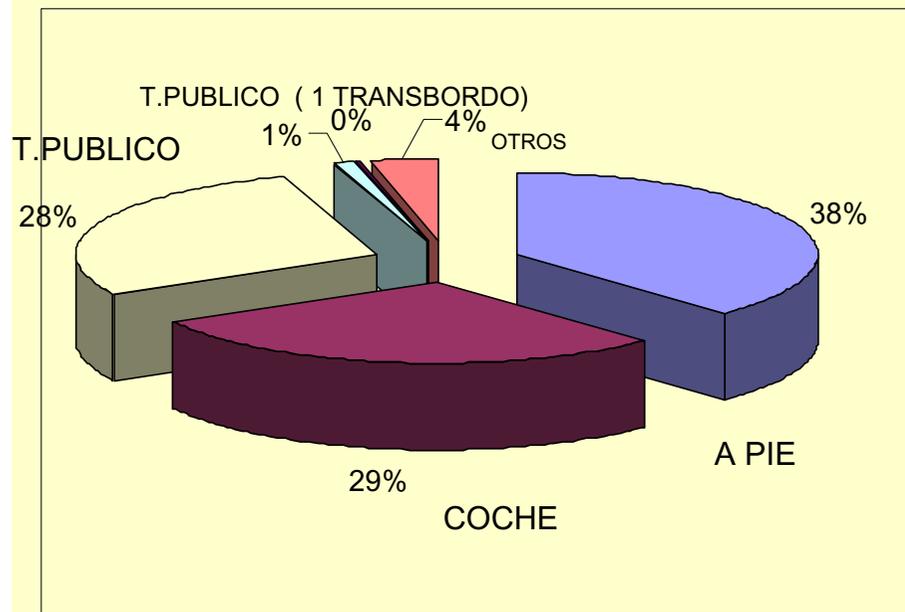
- Datos globales de movilidad
- Algunas reflexiones de partida
- Posibles aspectos a debatir

Bilbao Metropolitano

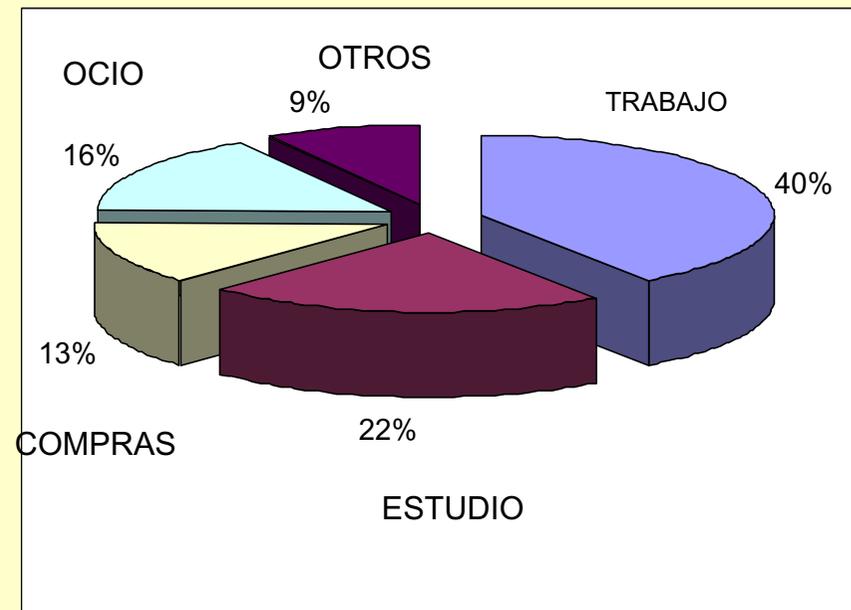


- Casi un millón de habitantes, con un viaje medio inferior a 10 kms de recorrido por sentido:
 - ◆ 1,095,000 viajes a pié
 - ◆ 772,000 viajes diarios en coche
 - ◆ 450,000 viajes en transporte público
 - ◆ 140,000 viajes coche-t.público o en otros modos

Movilidad en Bilbao



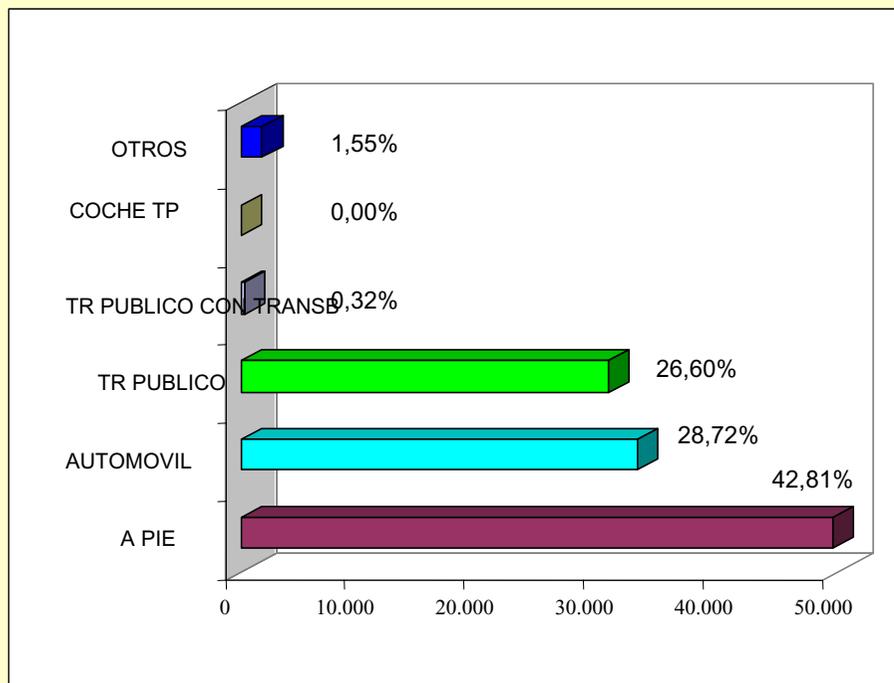
Distribución Modal



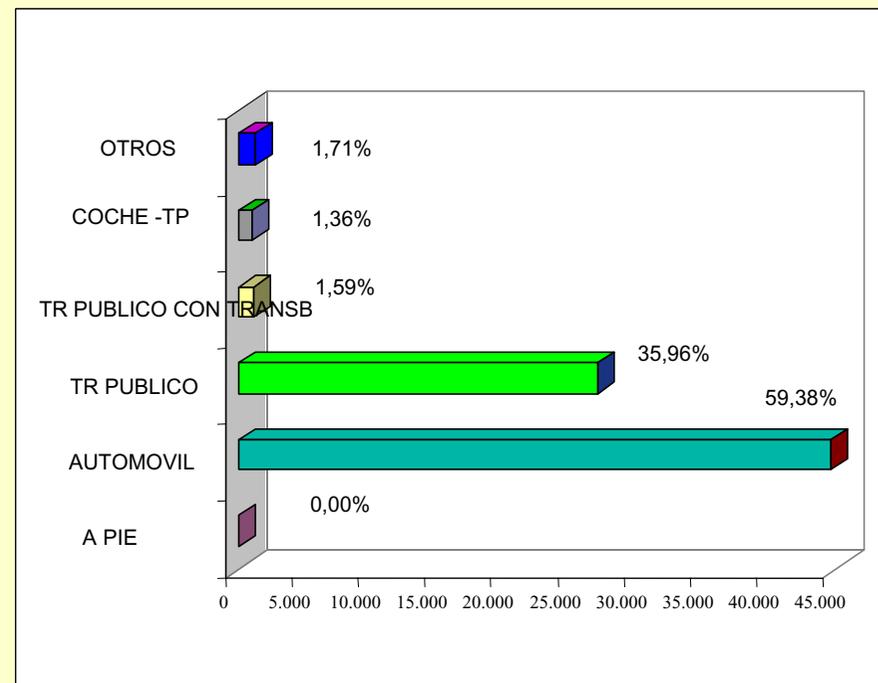
Motivo de Viaje

Perfil Movilidad

Distribución hacia Bilbao Dos perfiles muy diferentes ¿Por Qué?



Dentro de Bilbao



Hacia Bilbao

Movilidad en Bilbao

En Bilbao, la densidad y los usos mixtos posibilitan que:

43% a pié,
28% en T.Público,
29% en automóvil

¿Es un “activo” bajo amenaza?

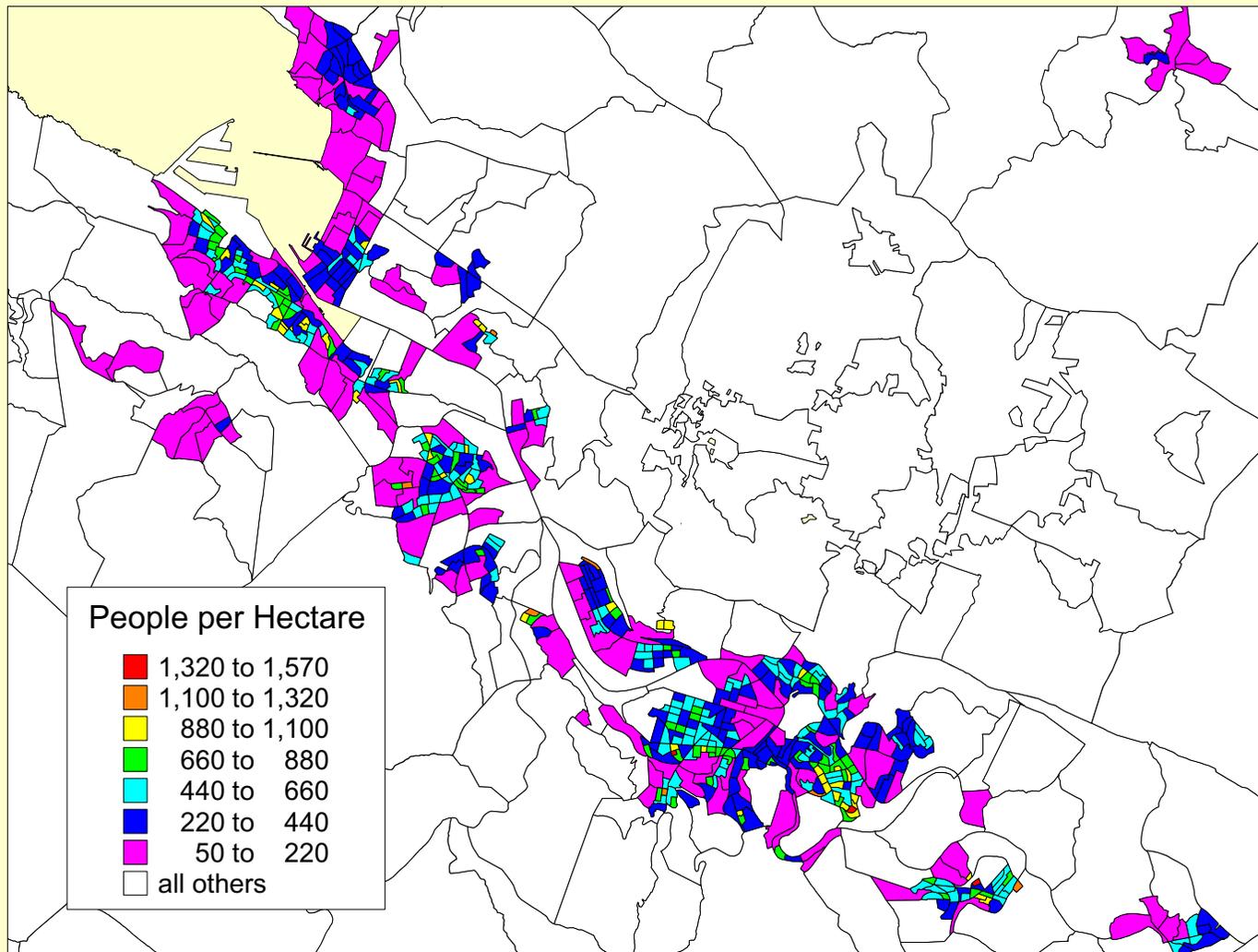


Densidades y Usos Mixtos

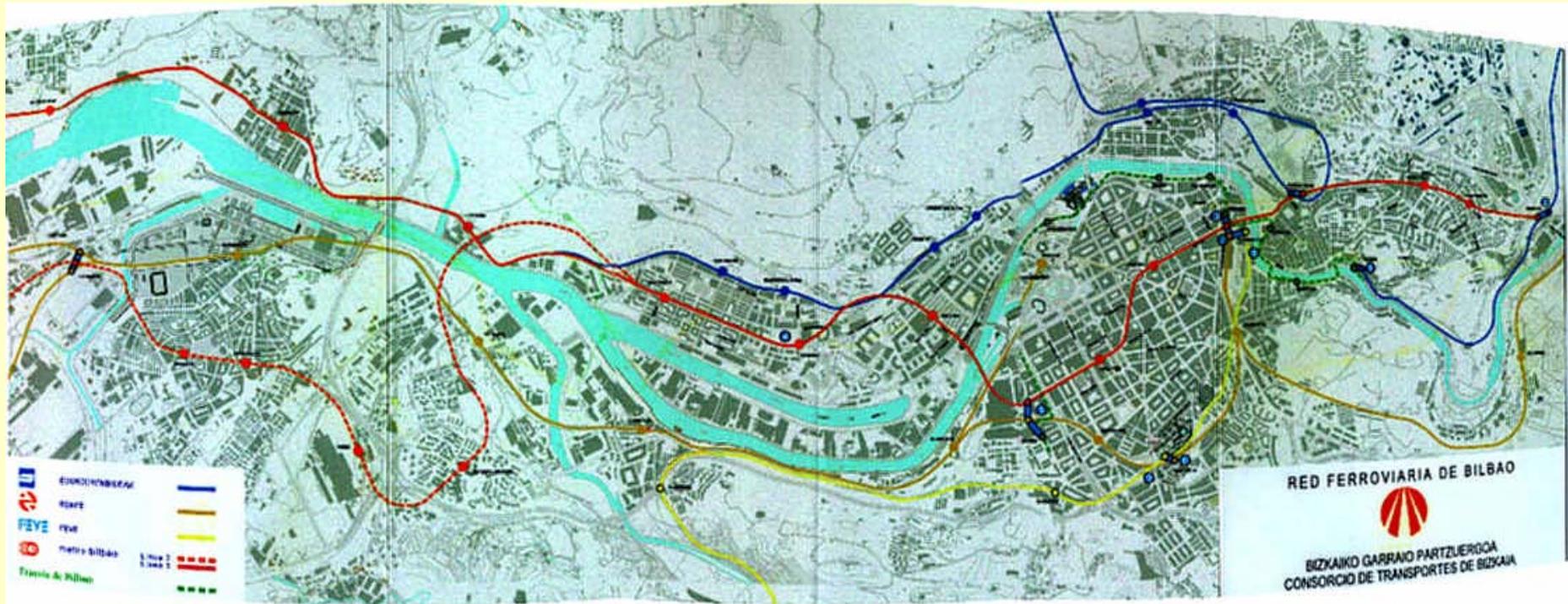


- La densidad y mezcla de usos facilita el desplazamiento a pié

Altas Densidades



Red Ferroviaria



Una red ferroviaria densa y compleja

Metro Bilbao

- Un sistema radial dirigido hacia los empleos y servicios de la capital
- Ha duplicado la demanda del antiguo ferrocarril
- No ha afectado al tráfico viario de manera significativa



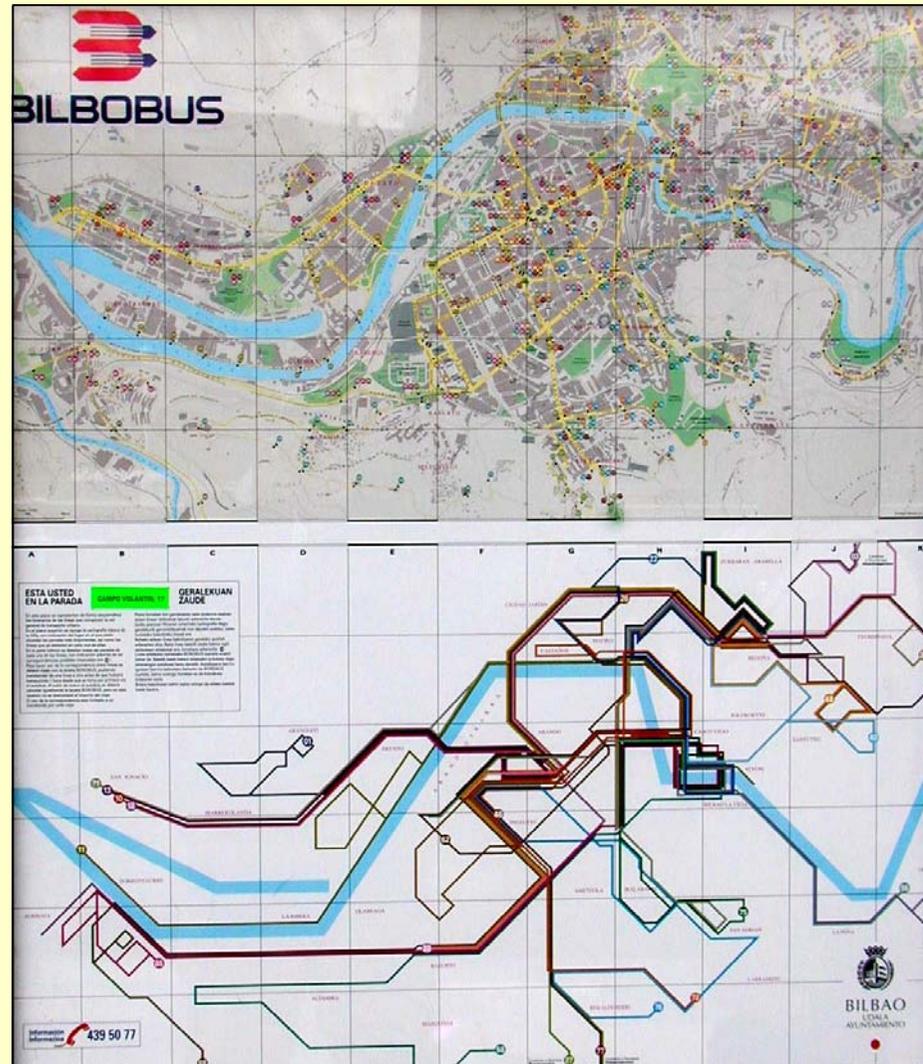
RENFE

Ha mejorado
su papel
urbano con
estaciones
cada 500
metros



BilboBus

Tanto BilboBus
como
BizkaiBus
cuentan con
una red de
servicio
especialmente
densa



BizkaiBus

Cuentan con medios de gestión del servicio en beneficio del usuario



Route	Arrival Time
BILBAO / BILBO	22
HOSPITAL/ZORROZA	10 28
BETOLAZA	48
OTXARKOAGA	12 25
LA PENNA	03 *10
ATXURI	01 08
MUSKIZ (S. JUAN)	32

17H37

Nuevo Tranvía

Se está construyendo un Ferrocarril
Ligero con vocación metropolitana



Entonces...¿Por qué?



LUIS ANGEL GÓMEZ

La circulación en Sabino Arana «no ha crecido porque este acceso es incapaz de absorber más coches», dijo ayer Basozabal.

La Diputación hace una llamada desesperada para evitar el colapso total de la circulación

La bonanza económica origina el mayor aumento de tráfico de la década

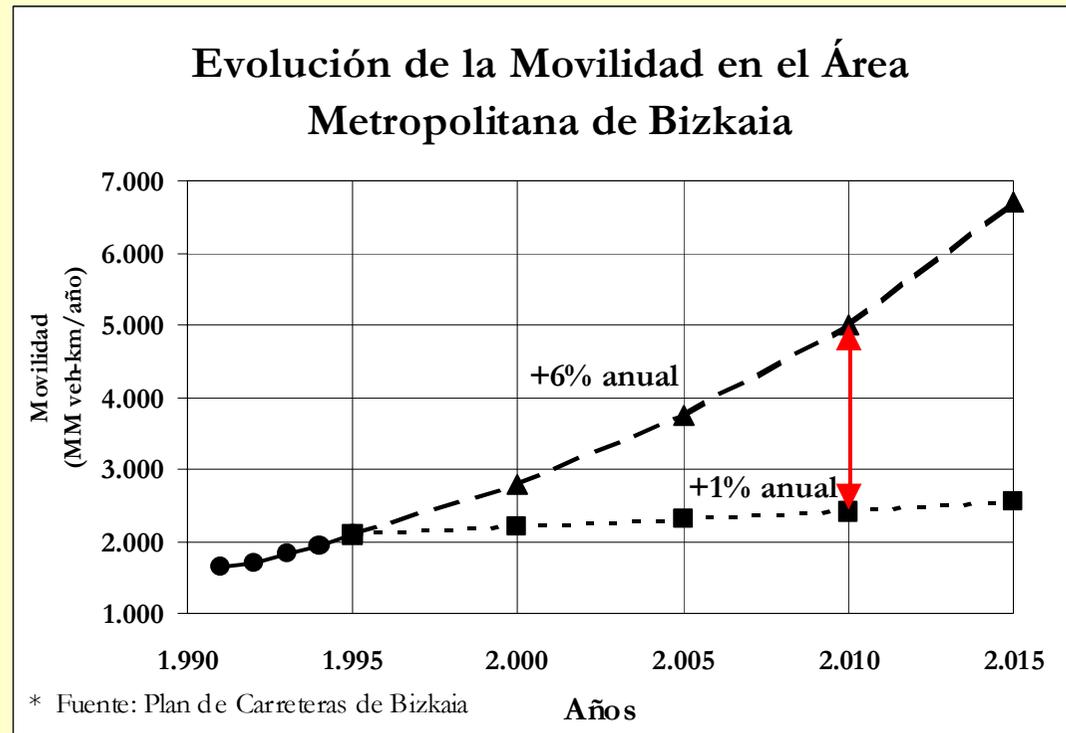
FERMIN APEZTEGUIA BILBAO

La Diputación hizo ayer un llamamiento desesperado a la sociedad vizcaína para que contribuya a evitar el colapso total de la circulación en la provincia. El buen momento

de la economía y el auge de Bilbao originaron el año pasado el mayor aumento de tráfico registrado en Vizcaya durante la última década. «Nuestra red viaria no da para más», advirtió el diputado de Obras Públicas. Bas-

ta con dos datos: la A-8 soporta ya más de 100.000 vehículos al día y los accesos a la ciudad han rebasado con holgura la barrera de los 300.000. Estos resultados dejan en entredicho el futuro del plan de carreteras.

La dinámica actual



¿Se puede evitar el duplicar el tráfico metropolitano en automóvil en menos de 10 años?

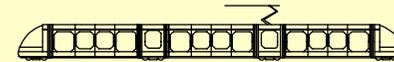
Transporte Público



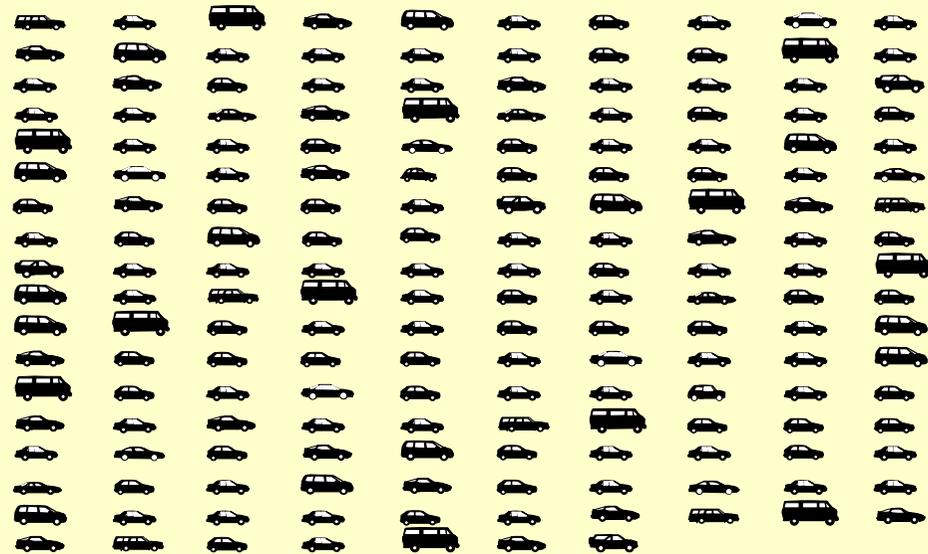
- Dos tercios son “cautivos” (no tienen coche...)
- Tal como pasa en Madrid, Bruselas, Amsterdam...

Transporte Público

Un tren con **230** viajeros equivale a **177 automóviles** con una ocupación de 1.3 personas por vehículo... Siempre que los usuarios del transporte público sean **opcionales, no cautivos**



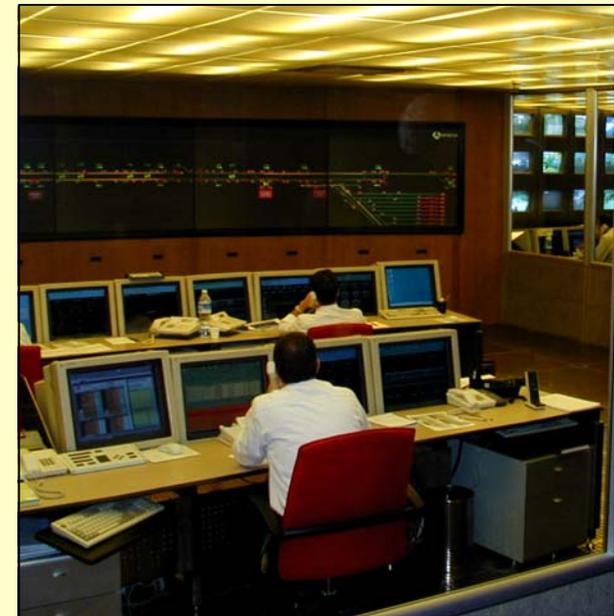
Un tranvía con 230 pasajeros equivale a



177 Turismos con un índice de ocupación de 1.3 Personas/Turismo

Transporte Público

- ¿Por qué no es suficiente un sistema moderno, con todos los avances tecnológicos?



metro bilbao

El Automóvil



En los últimos 30 años, de
0.2 coches/familia a 1.4

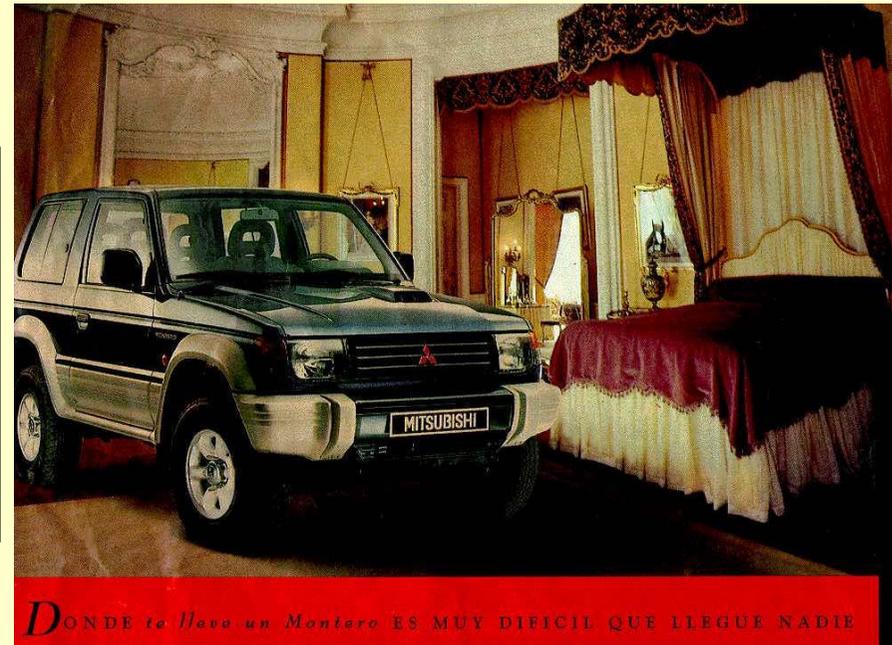


El Automóvil

- Democratización de la movilidad
- Nuevas oportunidades: laborales, estudio, ocio...
- Importancia en nuestro tejido económico
- ¿Cómo es el equilibrio de beneficios y costos? ¿Uso indiscriminado? ¿Dónde?



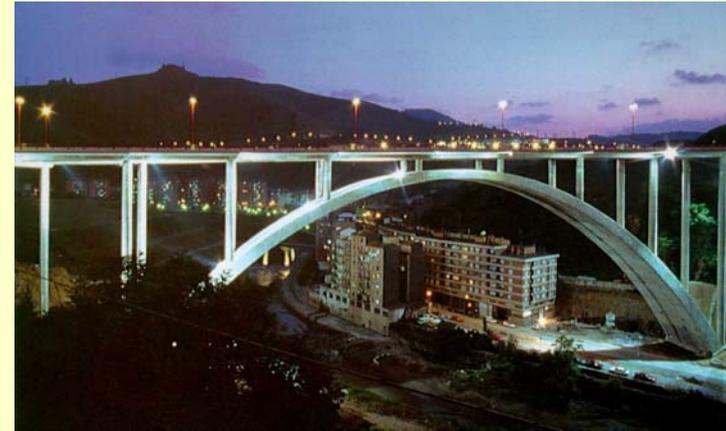
En nuestro entorno...



- Los mensajes publicitarios no son nada sutiles...
- Además una vez adquirido, ¡se utiliza!

Posibles Debates

- Sistema de Transporte ¿Qué nos cuesta? ¿qué nos aporta?
 - ◆ Inversión y desarrollo económico
 - ◆ Contabilidad de “externalidades”
 - ◆ Fiscalidad del automóvil
 - ◆ Déficits del transporte público
 - ◆ ¿Subvenciones encubiertas?
¿Dónde? ¿Cómo?
 - ◆ ¿Peajes? ¿Ventajas?
¿Inconvenientes?



Políticas de Actuación

- Acción-Reacción ¿La conocemos de antemano?
- ¿Cambia el comportamiento al aumentar la dosis?
- ¿Cambian las pautas de comportamiento? O ¿quizá la capacidad humana de adaptación es infinita?



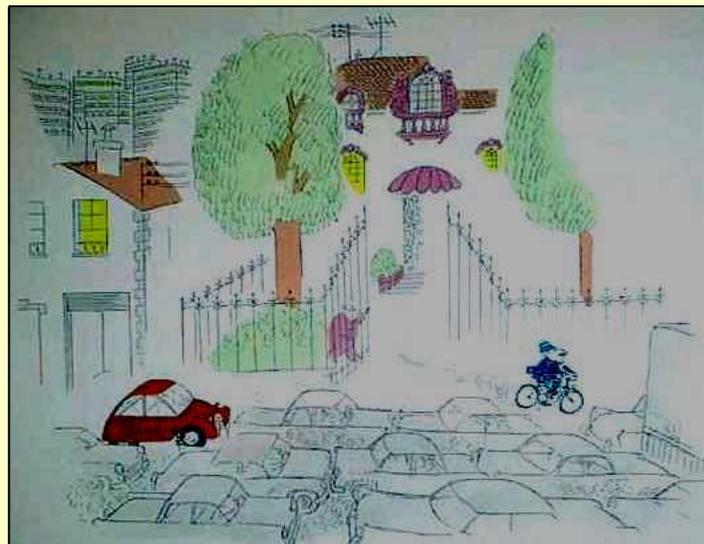
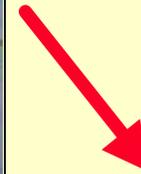
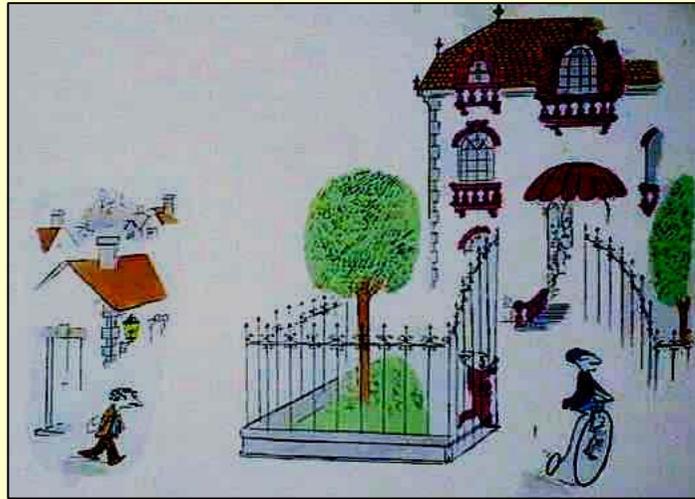
Nuevos Ejes Viarios



¿Es inevitable la inducción de demanda? ¿Qué porcentaje es razonable?

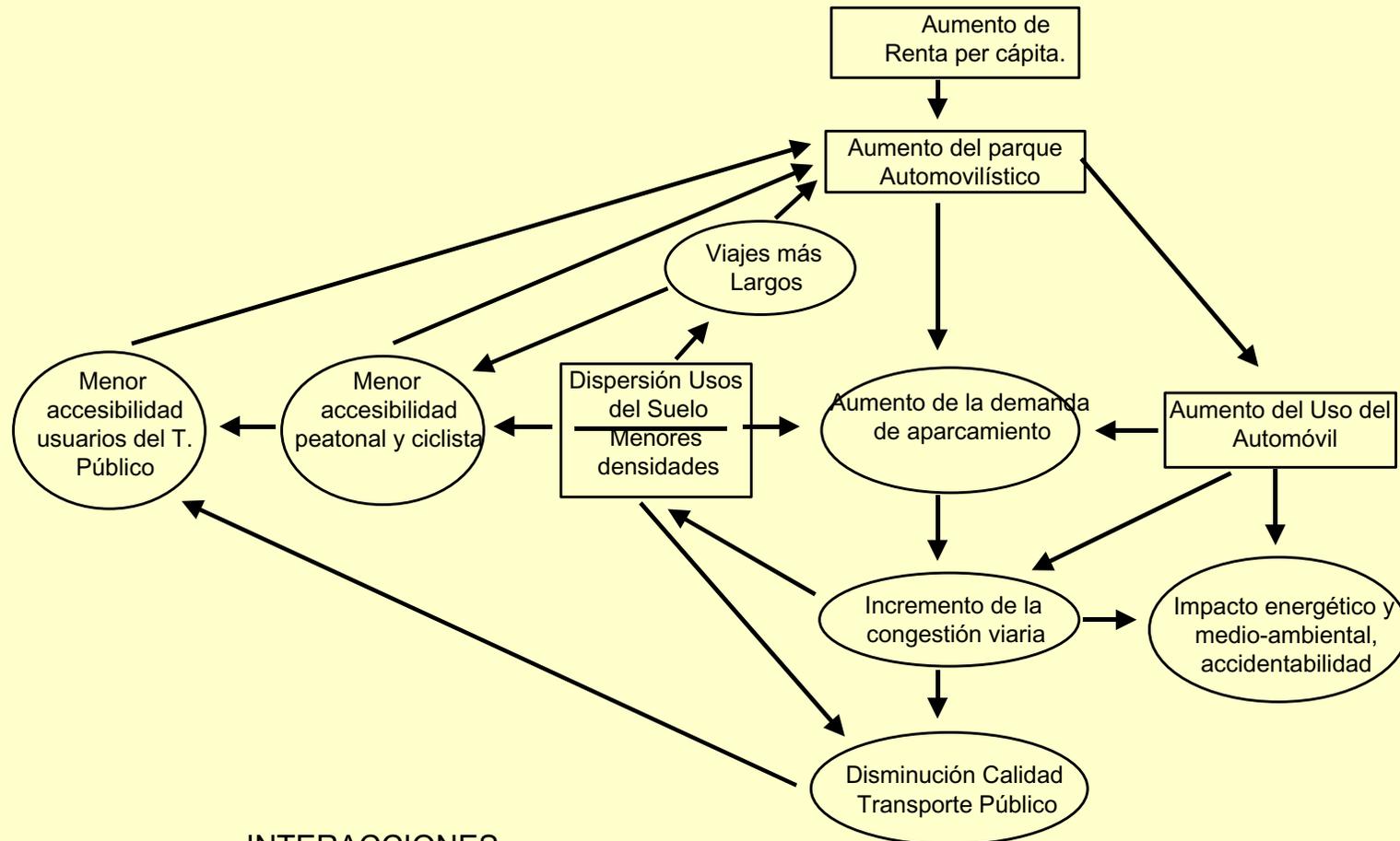


Plus ça change...



La dinámica según Sempé

¿Un Círculo Vicioso? ¿Inevitable?



INTERACCIONES RED DE TRANSPORTE -- USOS DEL SUELO

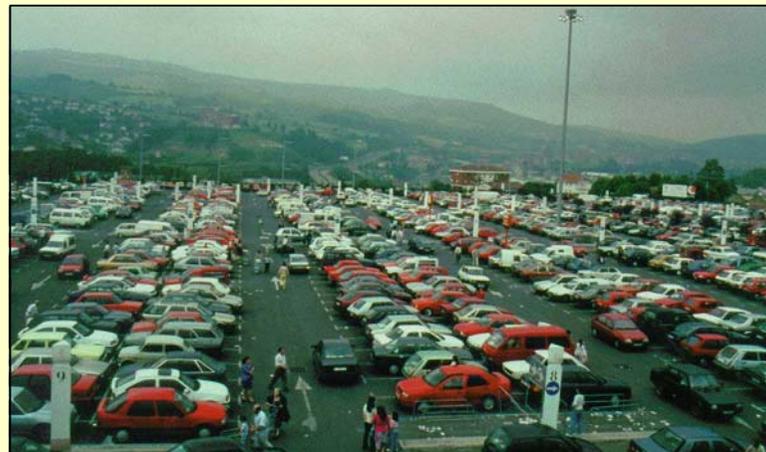
Fuente: Adaptación del London Research Centre

Rectángulo Factores

Óvalo Impactos

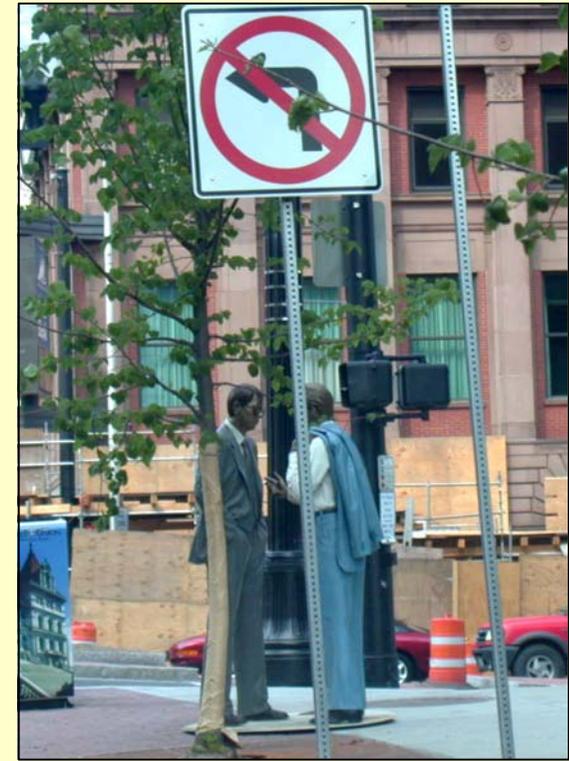
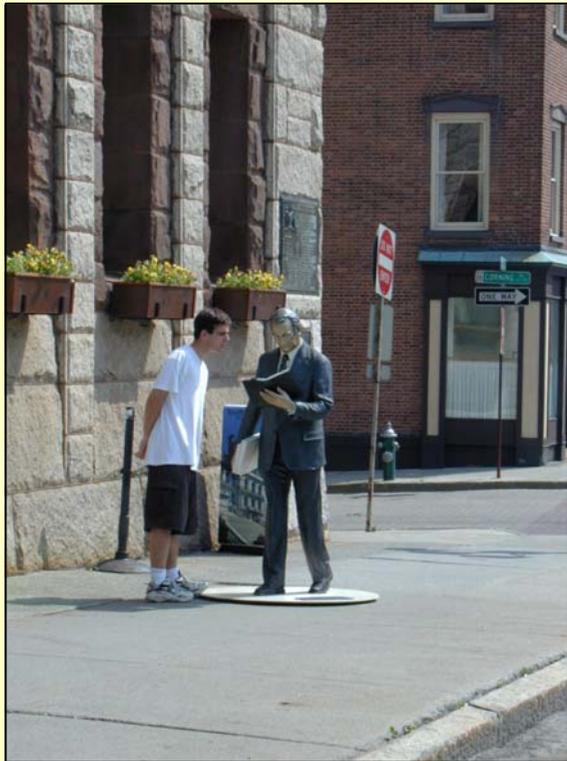
¿Amenazas? ¿Exigencias de nuestros ciudadanos?

- ¿El empleo en entornos no urbanos?
- ¿El chalet *adosado*?
- ¿Los centros comerciales?



Transporte - Ciudad

¿El Transporte como medio o fin? ¿Qué papel para la ciudad?... Algunas ciudades *alquilan* ciudadanos...



Transporte - Ciudad

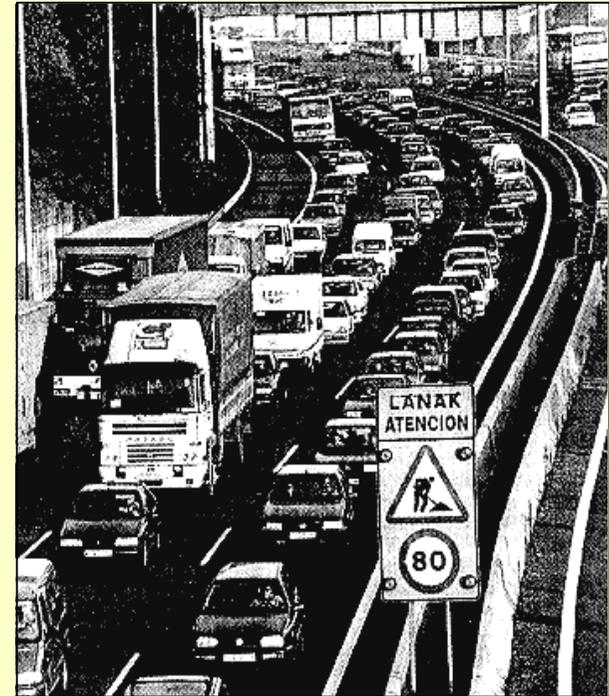
¿Son válidos algunos ejemplos cercanos?



Gestión Viaria

La saturación de la A-8 condujo a la limitación de velocidad a 80 km/hr, reduciéndose la accidentabilidad un 60%

- ¿Es generalizable la efectividad y eficacia de la gestión viaria?



Información de Tráfico

¿Cómo llegar a una mayoría? ¿Qué necesita el usuario del transporte público?

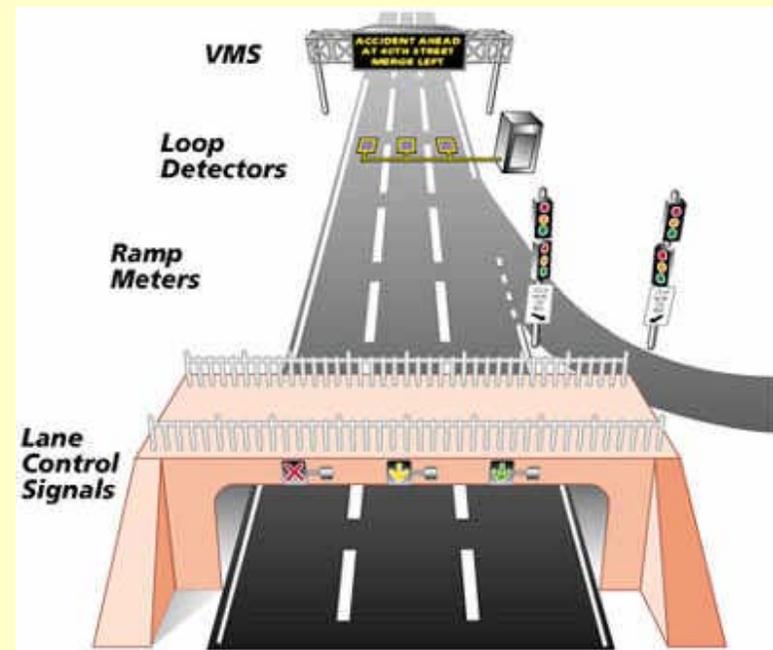


Sistemas *Inteligentes*

No suponen sólo adquirir un nuevo sistema, sino establecer cauces de:

- ❑ Cooperación voluntaria
- ❑ Visión Integral
- ❑ Adopción de políticas de gestión viaria y de gestión de demanda

¿Es factible este tipo de proceso?



Gestión de Demanda

El disponer de los llamados “Sistemas Inteligentes de Transporte” con información en tiempo real en cualquier momento y en cualquier sitio

- ¿Qué contribución posee?
- ¿Va a afectar a todos?
- ¿Cómo?



Gestión de Demanda

¿Son plausibles políticas:

... en favor de la ciudad?

... de desincentivación del automóvil?

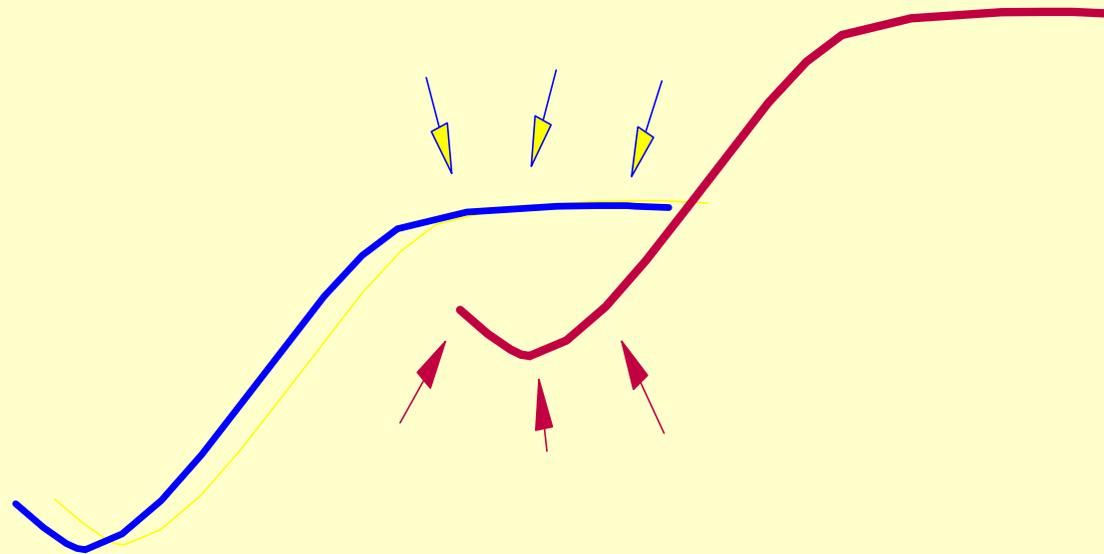
... de “internalización de externalidades”?

... de aplicación de peajes que regulen la demanda?

O quizá ¿debemos aceptar como inevitable el aumento de la movilidad motorizada?

¿Nuevos esquemas mentales?

- Hoy coexisten todavía dos modelos: (1) uso intensivo del automóvil y (2) preponderancia del transporte no motorizado y del motorizado colectivo. ¿Cómo se preve su evolución?



¿Nuevos esquemas mentales?



Siempre tenemos al menos dos opciones (a) la obvia acorde con nuestra experiencia anterior, y, (b) aquella que la realidad cotidiana se empeña en demostrar

¡Gracias por su atención!

